



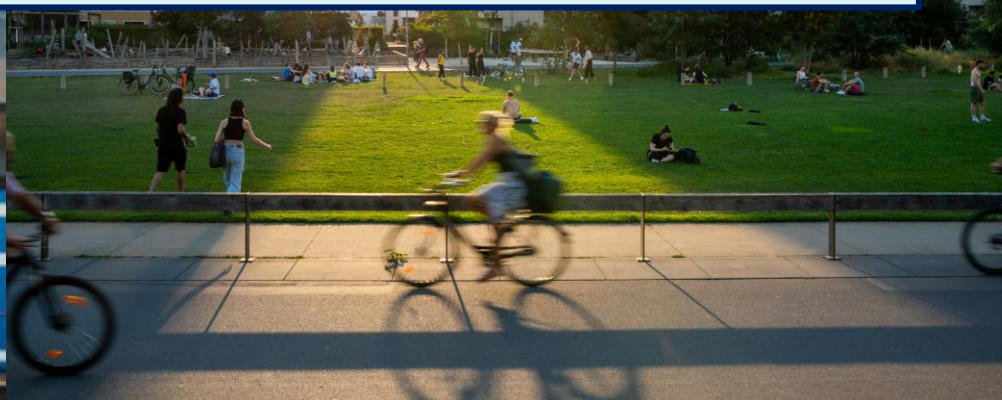
Fundusze Europejskie

Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027



Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027

Działanie 6.3 Publiczny autobusowy transport zbiorowy (typ projektu 2)
Priorytet VI Zrównoważony system transportu Fundusze Europejskie dla
Lubelskiego 2021-2027



Fundusze Europejskie
dla Lubelskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



lubelskie
Smakuj życie!

INFORMACJE O NABORZE

Informacje ogólne dotyczące naboru projektów – obszar wsparcia

Typy projektów:

2. Budowa i modernizacja infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, w tym: węzłów przesiadkowych, obiektów P+R („parkuj i jedź”), przystanków, zatok i wiat, a także infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym.

Wsparcie w ramach naboru dotyczy wyłącznie działań w zakresie infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym.



PODMIOTY UPRAWNIONE DO UBIEGANIA SIĘ O DOFINANSOWANIE

- JST, ich związki, porozumienia i stowarzyszenia,
- podmioty świadczące usługi transportu publicznego na zlecenie jst i ich związków wyłonione w trybie przewidzianym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym,
- podmioty prowadzące działalność w zakresie paliw alternatywnych.



INFORMACJE O NABORZE

Informacje ogólne dotyczące naboru projektów - Alokacja

Termin naboru: **27.07.2026 r. do 25.08.2026 r.**

Alokacja EFRR: **13 715 089,00 EUR**

58 800 701,07 PLN (wg kursu EBC obowiązującego w lipcu 2026 r.
1 euro = 4,2873 PLN)

- Nabór wniosków o dofinansowanie projektu prowadzony jest za pośrednictwem systemu CST2021 przy użyciu aplikacji WOD2021 dostępnego pod adresem <https://wod.cst2021.gov.pl>.
- Wszystkie czynności w ramach naboru, zarówno po stronie wnioskodawcy, jak i IZ FEL dokonywane są wyłącznie za pośrednictwem systemu CST2021 przy użyciu aplikacji WOD2021, dostępnej pod adresem <https://wod.cst2021.gov.pl>.
- Zaleca się, aby na etapie naboru, oceny i wyboru projektu do dofinansowania wnioskodawca regularnie, na bieżąco, logował się w systemie CST2021.



DOFINANSOWANIE, WKŁAD WŁASNY PROJEKTU

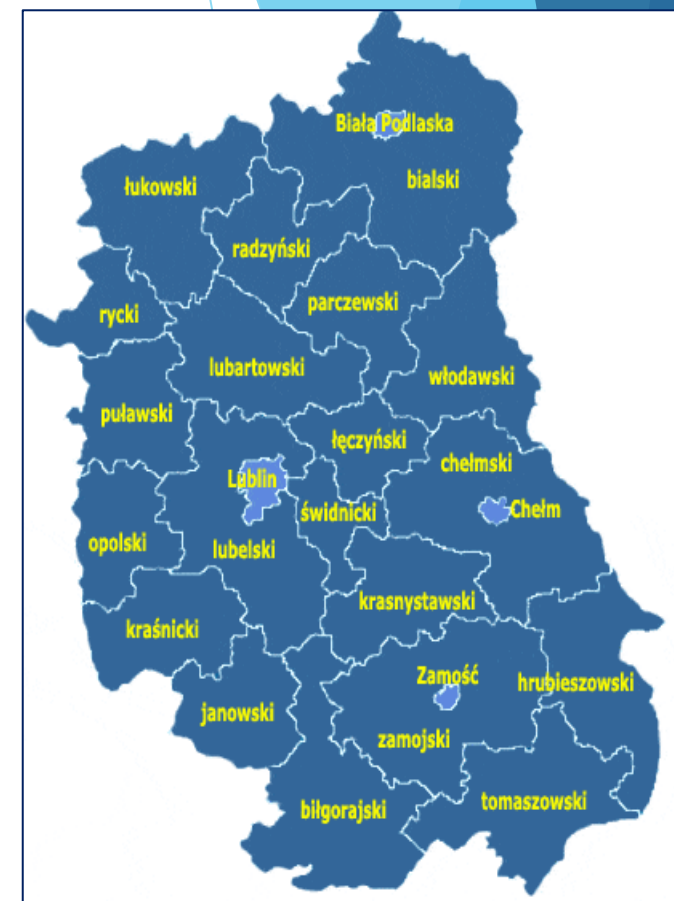
- Maksymalny poziom dofinansowania projektu z EFRR: **95%** wydatków kwalifikowalnych projektu*.
- Minimalny wkład własny beneficjenta: **5%** wydatków kwalifikowalnych.
- Poziom dofinansowania z EFRR dla projektów objętych pomocą publiczną: zgodnie z właściwym programem pomocowym.

*Celem prawidłowego obliczenia poziomu dofinansowania projektu nieprzekraczającego 95% wydatków kwalifikowalnych projektu należy przyjąć system zaokrągleń liczb „w dół”.



KWALIFIKOWALNOŚĆ

- Ogólne zasady dotyczące kwalifikowalności wydatków zostały określone w Wytycznych kwalifikowalności.
- Projekt musi być realizowany **na terenie województwa lubelskiego**. Dodatkowo wskazana na etapie aplikowania lokalizacja projektu nie może ulec zmianie w trakcie oceny projektu.
- Dofinansowania nie może uzyskać projekt, który został **fizycznie ukończony** (w przypadku robót budowlanych) lub w pełni wdrożony (w przypadku dostaw i usług) przed przedłożeniem wniosku o dofinansowanie projektu, niezależnie od tego, czy wszystkie dotyczące tego projektu płatności zostały przez beneficjenta dokonane.
- Wsparcie w ramach naboru musi być zgodne z **Wytycznymi dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027**.
- Do wydatków kwalifikowalnych, mogą zostać zaliczone wyłącznie koszty niezbędne do realizacji celów projektu.



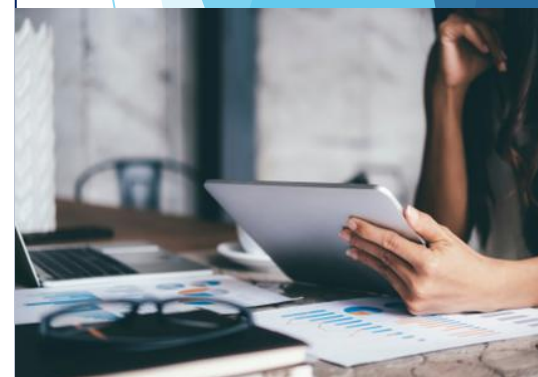
KWALIFIKOWALNOŚĆ

- **Niedozwolone jest podwójne finansowanie wydatków**, zgodnie z podrozdziałem 2.3 Wydatki niekwalifikowalne pkt. 2 Wytycznych kwalifikowalności.
- Fakt, że dany projekt kwalifikuje się do dofinansowania w ramach FEL 2021-2027 nie oznacza, że wszystkie wydatki poniesione podczas jego realizacji będą uznane za kwalifikowalne. Ocena kwalifikowalności wydatku polega na analizie zgodności jego poniesienia z obowiązującymi przepisami prawa unijnego i prawa krajowego, Regulaminem, umową o dofinansowanie i Wytycznymi oraz innymi dokumentami, do których stosowania beneficjent zobowiązał się w umowie o dofinansowanie.
- Kwalifikowalność wydatków badana jest na każdym etapie projektu.
- Wnioskodawca ma obowiązek udzielać zamówień w projekcie oraz realizować te zamówienia zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego oraz zgodnie z zasadami określonymi w Wytycznych kwalifikowalności.
- Koszty pośrednie w projekcie muszą być finansowane w oparciu o wskazaną w Regulaminie stawkę ryczałtową, która wynosi **1% kwalifikowalnych kosztów bezpośrednich w projekcie**.



KWALIFIKOWALNOŚĆ

- Wsparcie w ramach Działania nie może być udzielone w zakresie, w jakim jest wykluczone w art. 1 ust. 2 - 5 Rozporządzenia Komisji (UE) NR 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającym niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu oraz w art. 1 ust. 1 Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 2023/2831 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis.
- **Projekt musi wynikać z Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) lub z innego dokumentu planowania transportu na poziomie lokalnym - do dokumentów planowania transportu na poziomie lokalnym zaliczyć można m.in. plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMPy), plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów i gmin wymagane ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym przyjęte/zatwierdzone na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie.**
- Infrastruktura ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych musi spełniać wymogi Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE.



KWALIFIKOWALNOŚĆ

Premiowane będą projekty:

- ▶ zapewniające jak największy poziom rozwoju infrastruktury elektromobilności oraz jej dostępności dla pojazdów bezemisyjnych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym,
- ▶ zakładające wykorzystanie infrastruktury paliw alternatywnych do tankowania/ladowania ekologicznie czystych pojazdów wspartych w ramach programu FEL 2021-2027,
- ▶ obejmujące punkty ładowania/tankowania o jak największej mocy,
- ▶ zapewniające bezpieczeństwo użytkowników punktów ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym,
- ▶ zakładające lokalizację punktów infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów zeroemisyjnych w kluczowych miejscach dla rozwoju elektromobilności,
- ▶ zapewniające jak największą dostępność infrastruktury tankowania/ladowania pojazdów bezemisyjnych dla osób ze szczególnymi potrzebami,
- ▶ wykorzystujące nowoczesne, energooszczędne rozwiązania techniczne i technologiczne, zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

W ramach naboru do dofinansowania, z zastrzeżeniem zasad opisanych w Wytycznych kwalifikowalności, kwalifikują się:

inwestycje w infrastrukturę ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym, spełniającą wymogi Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE, w szczególności: zakup urządzeń ładowania/tankowania wraz z niezbędnym oprogramowaniem, roboty budowlane i instalacyjne, w tym budowa przyłączy, jeśli są niezbędne do zasilania infrastruktury ładowania i będą stanowić własność wnioskodawcy, np.



KWALIFIKOWALNOŚĆ

- ▶ zakup stacji ładowania, stacji tankowania wodoru;
- ▶ prace budowlane niezbędne do posadowienia infrastruktury, tj. np. montaż urządzeń, wykonanie fundamentów, oznakowanie miejsc dedykowanych dla punktów ładowania/tankowania,
- ▶ oprogramowanie niezbędne do zarządzania stacją ładowania/tankowania, tj. np. systemy płatności ad-hoc, systemy telemetryczne oraz aplikacje integracyjne z Krajowym Punktem Dostępowym (KPD),
- ▶ zakup i montaż dedykowanej stacji transformatorowej (kontenerowej), niezbędnej do zasilenia ładowarek,
- ▶ zakup i instalacja systemów zapewniających bezpieczeństwo korzystania ze stacji ładowania/tankowania pojazdów zeroemisyjnych,
- ▶ oświetlenie wyłącznie stref ładowania,
- ▶ monitoring miejsc dedykowanych dla punktów ładowania/tankowania.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- ✓ koszty przygotowawcze - związane z przygotowaniem projektu, w tym przygotowanie dokumentacji technicznej: np. projekt budowlany, projekt wykonawczy, przygotowanie studium wykonalności, przygotowanie raportu oddziaływania na środowisko, przygotowanie przetargu, w tym dokumentacji przetargowej,
- ✓ wydatki na usługi nadzoru nad projektem, m.in. wynagrodzenie inspektora nadzoru inwestorskiego, budowlanego, inżyniera kontraktu, nadzoru nad projektem, np. nadzory architektoniczne, autorskie,
- ✓ zakup nieruchomości, zgodnie z zapisami podrozdziału 3.4 Wytycznych kwalifikowalności,
- ✓ koszty pośrednie,
- ✓ podatek VAT - może stanowić wydatek kwalifikowalny wyłącznie w przypadku, gdy – niezależnie od wartości (łączniego kosztu) projektu – brak jest prawnej możliwości jego odzyskania.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

W ramach naboru do dofinansowania, z zastrzeżeniem zasad opisanych w Wytocznych kwalifikowalności, **nie kwalifikują się**:

- ▶ infrastruktura ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych niespełniająca wymogów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE,
- ▶ infrastruktura ładowania/tankowania nieprzystosowana do tankowania/ładowania pojazdów bezemisyjnych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym,
- ▶ wydatki na instalacje do produkcji energii z odnawialnych źródeł energii (OZE), z wyłączeniem urządzeń wykorzystujących OZE do zasilania własnego (np. autonomiczne oświetlenie hybrydowe, interaktywne tablice informacyjne), o ile ich koszt jednostkowy i charakter nie wskazują na budowę odrębnego źródła energii w rozumieniu Ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii,
- ▶ budowa/przebudowa lub remont nawierzchni, poza bezpośrednim miejscem montażu infrastruktury ładowania/tankowania,



KWALIFIKOWALNOŚĆ

- ▶ koszty zagospodarowania terenu przy infrastrukturze ładowania/tankowania (np. nasadzeń krzewów, drzew, ogrodzeń ozdobnych, montażu elementów dekoracyjnych wokół stacji), z wyłączeniem oświetlenia, ogrodzenia i monitoringu przeznaczonego bezpośrednio na cele zabezpieczenia infrastruktury ładowania/tankowania oraz prac odtworzeniowych w zakresie nawierzchni, wynikających z prac instalacyjnych ww. infrastruktury,
- ▶ opłaty za Internet, tj. np. stałe koszty transmisji danych GSM/LTE niezbędne do łączności stacji z systemem bilingowym, koszty przetwarzania transakcji i prowizje związane z systemem płatności zbliżeniowych/mobilnych w punkcie ładowania/tankowania,
- ▶ urządzenia/sprzęt/wyposażenie służące do bieżącej konserwacji i utrzymania infrastruktury,
- ▶ zakup używanych stacji ładowania,
- ▶ koszty opłat za przyłączenie oraz budowy przyłączy, jeśli nie będą stanowić własności wnioskodawcy,
- ▶ wkład niepieniężny,
- ▶ zakup urządzeń, maszyn zasilanych paliwami kopalnymi,



KWALIFIKOWALNOŚĆ

- ▶ wydatki na inwestycje w zakresie produkcji, przetwarzania, transportu, dystrybucji, magazynowania lub spalania paliw kopalnych, w tym na nieefektywne źródła ciepła oparte o paliwa kopalne (m.in. węgiel, gaz), w tym infrastruktura tankowania LNG, CNG i innych paliw kopalnych,
- ▶ wydatki na budowę szczelnego zbiornika na nieczystości ciekłe,
- ▶ wydatki poniesione w związku z zastosowaniem technik finansowania, które nie powodują natychmiastowego przeniesienia prawa własności do danego dobra na beneficjenta (np. leasing),
- ▶ koszty, o których mowa w podrozdziale 2.3 Wytycznych kwalifikowalności.

Powyższa lista kosztów nie stanowi katalogu zamkniętego.



KWALIFIKOWALNOŚĆ

Uprozczone metody rozliczania wydatków:

W ramach projektu wydatki przeznaczone na pokrycie kosztów pośrednich określonych w Regulaminie będą rozliczane wyłącznie za pomocą stawki ryczałtowej wynoszącej **1% kwalifikowalnych kosztów bezpośrednich projektu** z wyjątkiem operacji, których wsparcie, w całości lub w części, stanowi pomoc państwa (z wyłączeniem pomocy de minimis). Rozliczenie tych kosztów będzie następowało w kolejnych wnioskach o płatność, z zastosowaniem stawki, odniesionej do objętej danym wnioskiem kwoty kwalifikowalnych kosztów bezpośrednich projektu.

Do **katalogu kosztów pośrednich** zaliczane są m.in. koszty: koordynatora projektu; innego personelu zaangażowanego w projekt; koszty zarządu; koszty personelu obsługowego; koszty obsługi księgowej; koszty utrzymania powierzchni biurowych; wydatki związane z otwarciem lub prowadzeniem wyodrębnionego na rzecz projektu subkonta na rachunku płatniczym lub odrębnego rachunku płatniczego; opłaty za energię; koszty usług pocztowych, telefonicznych, internetowych, kurierskich; koszty materiałów biurowych; koszty ochrony; opłaty pobierane od dokonywanych transakcji płatniczych (krajowych lub zagranicznych), koszty promocji.

WSKAŹNIKI PROJEKTU

Wnioskodawca zobowiązany jest do wyboru wszystkich adekwatnych do zakresu rzeczowego wskaźników produktu i rezultatu, które zostały określone w załączniku nr 4 do Regulaminu wyboru projektów tj.

Wskaźniki produktu:

- WLWK-RCO059 Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) – wskaźnik wymagany w programie FEL 2021-2027, wskaźnik wybierany jest wyłącznie, gdy wnioskodawca realizuje/realizował projekty dotyczące zakupu ekologicznie czystych pojazdów w ramach programu FEL 2021-2027 zaś infrastruktura paliw alternatywnych będzie wykorzystywana do tych pojazdów.
- PROG-FELCO16 - Liczba punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych, zainstalowanych w ramach projektu,

Wskaźnik rezultatu:

- WLWK-PLRR046 Objętość paliwa wykorzystanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych (EFRR/FS/FST).

WSKAŹNIKI PROJEKTU

Nie należy wprowadzać tzw. wskaźników własnych.

Wnioskodawca zobowiązany jest ponadto do wykazania we wniosku o dofinansowanie, a następnie do monitorowania na etapie realizacji projektu wskaźnika kluczowego (również w przypadku zerowej wartości docelowej):

- WLWK-PLRO199 Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami – wskaźnik produktu.

OCENA PROJEKTÓW

Ocena projektów składa się z dwóch etapów:

OCENA FORMALNA

- Kryteria formalne dostępu
- Kryteria formalne poprawności
- Kryterium formalne specyficzne

OCENA MERYTORYCZNA

- Kryteria merytoryczne techniczne
- Kryterium merytoryczne specyficzne
- Kryteria trafności merytorycznej
- Kryteria rozstrzygające

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW

Ocena formalna – kryteria formalne dostępu

Kryteria formalne dostępu są kryteriami obligatoryjnymi, spełnienie których jest niezbędne do przyznania dofinansowania. W odniesieniu do kryteriów formalnych dostępu nie jest możliwe wzywanie wnioskodawcy do uzupełnienia /poprawienia wniosku o dofinansowanie.

	W ramach kryterium jest weryfikowane, czy:
1.	Wniosek został wypełniony i złożony w systemie teleinformatycznym.
2.	Termin złożenia wniosku jest zgodny z terminem określonym w ogłoszeniu o naborze.
3.	Projekt wybierany w sposób niekonkurencyjny został zidentyfikowany jako projekt strategiczny lub będzie realizowany w formie instrumentu finansowego.



SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW

Ocena formalna

- **Kryteria formalne poprawności** oraz **kryterium formalne specyficzne** to kryteria obligatoryjne, których spełnienie jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
- W ramach oceny w oparciu o kryteria formalne poprawności oraz kryterium formalne specyficzne istnieje **możliwość jednokrotnego uzupełnienia/ poprawiania** wniosku o dofinansowanie, przy czym zakres uzupełnienia/poprawy wniosku w odniesieniu do danego kryterium, wskazywany jest przez IZ FEL w wezwaniu.
- Na wykonanie wezwania wnioskodawca ma **10 dni roboczych** liczonych od dnia następnego po dniu wysłania wezwania od IZ FEL.
- Wezwanie do uzupełnienia lub poprawienia wniosku o dofinansowanie przekazywane jest wnioskodawcy drogą elektroniczną, poprzez system CST2021, aplikację WOD2021.

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW

Ocena formalna – kryteria formalne poprawności

	W ramach kryteriów formalnych poprawności jest weryfikowane, czy:
1.	Wnioskodawca oraz partner projektu (o ile dotyczy) jest uprawniony do aplikowania w ramach danego naboru wniosków.
2.	Zgodność projektu z Działaniem, w ramach którego ogłaszany jest nabór.
3.	Projekt realizowany jest na obszarze województwa lubelskiego, w szczególności na terenie określonym w danym Działaniu, w ramach którego ogłaszany jest nabór.
4.	Wniosek o dofinansowanie został sporządzony poprawnie pod względem formalnym.
5.	Wniosek o dofinansowanie został sporządzony poprawnie pod względem merytorycznym.
6.	Realizacja projektu w określonych ramach czasowych.

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW

Ocena formalna – kryteria formalne poprawności

7.	Wsparcie polityki spójności będzie udzielane wyłącznie Wnioskodawcom oraz Partnerom, którzy przestrzegają przepisów antydyskryminacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 3 Rozporządzenia PE i Rady nr 2021/1060.
8.	Projekt jest zgodny z Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych, sporządzoną w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169, z późn. zm.), w zakresie odnoszącym się do sposobu realizacji, zakresu projektu i wnioskodawcy.
9.	Projekt jest zgodny z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej z dnia 7 czerwca 2016 r. (Dz. Urz. UE. C. z 2016 r., Nr 202, str. 389), w zakresie odnoszącym się do sposobu realizacji i zakresu projektu.
10.	Przestrzeganie zasad równości kobiet i mężczyzn (art. 9 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) 2021/1060).
11.	Przestrzeganie zasad niedyskryminacji, w tym zapewnienie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (art. 9 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) 2021/1060).
12.	Zgodność z warunkami dla pomocy publicznej/pomocy de minimis.

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW

Ocena formalna – kryteria formalne poprawności

13.	Zgodność dokumentacji środowiskowej z zakresem wniosku o dofinansowanie i zezwoleniem na realizację inwestycji.
14.	Przestrzeganie zasad zrównoważonego rozwoju, w tym zasady „nie czyń poważnych szkód” (art. 9 ust. 4 Rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) 2021/1060).

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW

Ocena formalna – kryterium formalne specyficzne

W ramach kryterium formalnego specyficznego jest weryfikowane, czy:

1. Projekt zachowuje zgodność z Programem Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) lub z dokumentem planowania transportu na poziomie lokalnym.

W ramach kryterium ocenie podlega, czy projekt wynika z Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) lub z innego dokumentu planowania transportu na poziomie lokalnym?*

Spełnienie kryterium weryfikowane będzie na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie oraz dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o dofinansowanie na etapie aplikowania o środki. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt wykazywać będzie zgodność, tzn. będzie wynikać z Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2023 (z perspektywą do 2040 roku) lub z innego dokumentu planowania transportu na poziomie lokalnym.

*Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) przyjęty uchwałą nr DXXXII/9404/2023 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 20 grudnia 2023 r. w wersji obowiązującej w dniu ogłoszenia naboru. Do dokumentów planowania transportu na poziomie lokalnym zaliczyć można m.in. plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMPy), plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów i gmin wymagane ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przyjęte/zatwierdzone na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW

Ocena formalna – Podstawa negatywnej oceny.

- Podstawą negatywnej oceny projektu jest:
 - niedokonanie przez wnioskodawcę wszystkich uzupełnień/poprawek wskazanych w wezwaniu,
 - dokonanie nieprawidłowych uzupełnień/poprawek, niezłożenie wyjaśnień lub złożenie wyjaśnień niedostatecznych,
 - uzupełnienie/poprawienie wniosku o dofinansowanie i/lub złożenie wyjaśnień po terminie wskazanym przez IZ FEL.

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW

Ocena merytoryczna

- **Kryteria merytoryczne techniczne oraz kryterium merytoryczne specyficzne** to kryteria obligatoryjne, których spełnienie jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
- W trakcie weryfikacji spełnienia **kryteriów merytorycznych technicznych, w tym merytorycznych technicznych określonych jako finansowo-ekonomiczne oraz kryterium merytorycznego specyficznego** IZ FEL może wezwać wnioskodawcę do uzupełnienia lub poprawy wniosku o dofinansowanie w odniesieniu do informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie. Wnioskodawca składa je w terminie **7 dni roboczych liczonych od dnia następnego po dniu wysłania wezwania**, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym.
- Wezwanie do uzupełnienia lub poprawienia wniosku o dofinansowanie przekazywane jest wnioskodawcy drogą elektroniczną, poprzez system CST2021, aplikację WOD2021.

Kryteria merytoryczne techniczne

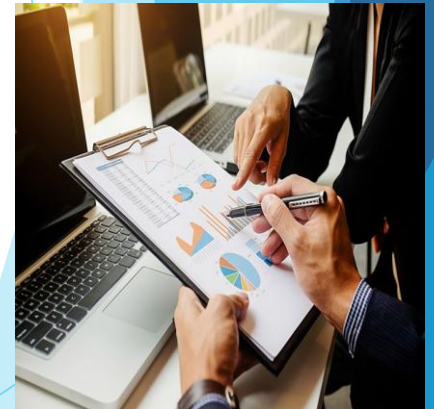
Kryteria **merytoryczne techniczne** są kryteriami zerojedynkowymi, obligatoryjnymi, których spełnienie jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Ocena niniejszymi kryteriami polegać będzie na przyznaniu wartości logicznych: „TAK”, „NIE”. W ramach oceny w oparciu o kryteria merytoryczne techniczne istnieje możliwość jednokrotnego uzupełnienia/poprawiania wniosku o dofinansowanie.

	W ramach kryterium jest weryfikowane czy:
1.	Trafność zdefiniowania celów projektu.
2.	Trafność wyboru właściwego wariantu inwestycyjnego realizacji projektu.
3.	Wykonalność wybranego wariantu inwestycyjnego realizacji projektu.
4.	Zgodność projektu z art. 7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058.
5.	Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska.

Kryteria finansowo-ekonomiczne

Kryteria **finansowo-ekonomiczne** są kryteriami zerojedynkowymi. Ocena niniejszymi kryteriami polegać będzie na przyznaniu wartości logicznych: „TAK”, „NIE” „NIE DOTYCZY”. Kryteria są zdefiniowane poprzez zestaw pytań pomocniczych. Kryteria finansowo-ekonomiczne to kryteria obligatoryjne, których spełnienie jest niezbędne do przyznania dofinansowania. W ramach oceny w oparciu o kryteria finansowo-ekonomiczne istnieje możliwość jednokrotnego uzupełnienia/poprawiania wniosku o dofinansowanie.

	W ramach kryterium jest weryfikowana:
1.	Poprawność założeń do analizy finansowo-ekonomicznej.
2.	Efektywność finansowa inwestycji.
3.	Trwałość finansowa inwestycji.
4.	Efektywność ekonomiczna projektu.



Kryterium merytoryczne specyficzne

Kryterium merytoryczne specyficzne jest kryterium zerojedynkowym. Ocena niniejszym kryterium polegać będzie na przyznaniu wartości logicznych: „TAK”, „NIE”. Jest to kryterium obligatoryjne, którego spełnienie jest niezbędne do przyznania dofinansowania. W ramach oceny w oparciu o kryterium merytoryczne specyficzne istnieje możliwość jednokrotnego uzupełnienia/poprawiania wniosku o dofinansowanie.

W ramach kryterium jest weryfikowane:

1. Infrastruktura ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym spełnia wymogi Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804.

W ramach kryterium ocenie podlega, czy powstała infrastruktura ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych spełnia wymogi Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE?

Kryteria trafności merytorycznej (premiujące, punktowe)

Kryteria trafności merytorycznej (premiujące, punktowe) są kryteriami punktowymi i mają na celu przypisanie projektom określonej liczby punktów i wybranie projektów najbardziej wartościowych w kontekście realizacji celów FEL 2021-2027.

Są to kryteria fakultatywne – spełnienie kryteriów nie jest konieczne do przyznania dofinansowania (tj. przyznanie 0 pkt nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).

Nie ma możliwości uzupełnienia/poprawienia wniosku o dofinansowanie w ramach niniejszych kryteriów.

Kryteria trafności merytorycznej (premiujące, punktowe)

W ramach kryterium jest weryfikowane:

1. Poziom rozwoju i dostępności infrastruktury elektromobilności (Ocena kryterium będzie polegała na przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów, maksymalnie można przyznać 20 pkt. Przyznanie 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium. Punkty przyznaje się zgodnie z właściwą metodą pomiaru).

W ramach kryterium weryfikacji podlega poziom rozwoju infrastruktury elektromobilności oraz jej dostępność dla pojazdów bezemisyjnych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym, zapewniony w wyniku realizacji projektu. Spełnienie kryterium weryfikowane będzie na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie oraz dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o dofinansowanie na etapie aplikowania o środki. Wartość wykazana w ramach kryterium musi być tożsama z wartością wskaźnika: Liczba punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych, zainstalowanych w ramach projektu. Metody pomiaru: W ramach projektu powstanie:

1. Stacja ładowania/tankowania pojazdów zeroemisyjnych posiada powyżej 6 punktów ładowania – 20 pkt.
2. Stacja ładowania/tankowania pojazdów zeroemisyjnych posiada 4 - 6 punktów ładowania – 15 pkt.
3. Stacji ładowania/tankowania pojazdów zeroemisyjnych posiada 1 – 3 punkty ładowania - 10 pkt.

Kryteria trafności merytorycznej (premiujące, punktowe)

W ramach kryterium jest weryfikowane:

2. Komplementarność z projektami FEL 2021- 2027 w zakresie realizacji projektów dotyczących zakupu ekologicznie czystych pojazdów (Ocena kryterium będzie polegała na: przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów - 10 pkt., przyznaniu 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium).

W ramach kryterium weryfikacji podlegać będzie, czy Wnioskodawca realizuje/realizował projekty dotyczące zakupu ekologicznie czystych pojazdów w ramach programu FEL 2021-2027 oraz czy infrastruktura paliw alternatywnych będzie wykorzystywana do tych pojazdów.

Metoda pomiaru: 1. Wnioskodawca realizuje/realizował projekty dotyczące zakupu ekologicznie czystych pojazdów w ramach programu FEL 2021-2027 oraz infrastruktura paliw alternatywnych będzie wykorzystywana do tych pojazdów – 10 pkt.

Spełnienie kryterium musi być potwierdzone wyborem wskaźnika RCO059 Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ladowania) we wniosku o dofinansowanie.

Kryteria trafności merytorycznej (premiujące, punktowe)

W ramach kryterium jest weryfikowane:

3. Efektywność energetyczna infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów

zeroemisyjnych. (Ocena kryterium będzie polegała na przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów - maksymalnie można przyznać 20 pkt. Punkty przyznaje się zgodnie z właściwą metodą pomiaru. Przyznanie 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium).

W ramach kryterium weryfikacji podlega moc zbudowanych stanowisk ładowania pojazdów zeroemisyjnych. Punkty przyznaje się za ładowarkę o największej mocy będącej przedmiotem projektu – moce ładowarek nie podlegają sumowaniu.

Spełnienie kryterium weryfikowane będzie na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie oraz dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o dofinansowanie na etapie aplikowania o środki.

Metody pomiaru:

1. moc ładowarki powyżej 150 kW – 20 pkt.
2. moc ładowarki powyżej 50 kW do 150 kW – 15 pkt.
3. moc ładowarki do 50 kW – 10 pkt.

Kryteria trafności merytorycznej (premiujące, punktowe)

W ramach kryterium jest weryfikowane:

4. Wpływ projektu na bezpieczeństwo użytkowników (Ocena kryterium będzie polegała na przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów - maksymalnie można przyznać 10 pkt. Punkty w ramach poszczególnych metod pomiaru sumują się, do momentu uzyskania maksymalnej liczby punktów. Przyznanie 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium).

Kryterium weryfikuje stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników. Spełnienie kryterium weryfikowane będzie na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie oraz dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o dofinansowanie na etapie aplikowania o środki. Metody pomiaru:

1. Stacja ładowania/tankowania pojazdów zeroemisyjnych będzie wyposażona w monitoring – 5 pkt.
2. Stacja ładowania pojazdów zeroemisyjnych będzie wyposażona w instalację czujników dymu/gazów (wykrywających gazy uwalniane przed zapłonem baterii Li-ion) - 5 pkt.
3. Stacja ładowania pojazdów zeroemisyjnych będzie wyposażona w instalację systemów mgły wodnej lub dedykowanych systemów aerozolowych uruchamianych automatycznie w przypadku wykrycia ucieczki termicznej – 5 pkt.
4. Stacja ładowania pojazdów zeroemisyjnych będzie wyposażona w instalację systemów awaryjnego odcinania dostaw wodoru (Emergency Shutdown Systems) opartych na wykrywaniu spadku ciśnienia, pożaru lub stężenia wodoru w powietrzu – 5 pkt.

Punkty zostaną przyznane, jeśli co najmniej jeden z punktów ładowania w projekcie spełnia ww. metodę pomiaru.

Kryteria trafności merytorycznej (premiujące, punktowe)

W ramach kryterium jest weryfikowane:

5. Lokalizacja infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów zeroemisyjnych (Ocena kryterium będzie polegała na przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów - maksymalnie można przyznać 20 pkt. Punkty w ramach poszczególnych metod pomiaru sumują się, do momentu uzyskania maksymalnej liczby punktów. Przyznanie 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium).

Kryterium punktuje lokalizację punktów infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów zeroemisyjnych z punktu widzenia kluczowych miejsc dla rozwoju elektromobilności. Spełnienie kryterium weryfikowane będzie na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie oraz dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o dofinansowanie na etapie aplikowania o środki.

Metody pomiaru:

1. Lokalizacja punktów ładowania pojazdów bezemisyjnych przy zajezdni autobusowej – 7 pkt.
2. Lokalizacja punktów ładowania pojazdów bezemisyjnych przy pętli autobusowej – 7 pkt.
3. Lokalizacja punktów ładowania pojazdów bezemisyjnych przy Miejscach Obsługi Podróżnych – 5 pkt.
4. Lokalizacja punktów ładowania pojazdów bezemisyjnych przy infrastrukturze transportowej, tj. parkingi Park&Ride (P+R), dworce kolejowe, autobusowe, lotnisko – 7 pkt.

Punkty zostaną przyznane, jeśli co najmniej jeden z punktów ładowania w projekcie spełnia ww. metodę pomiaru.

Kryteria trafności merytorycznej (premiujące, punktowe)

W ramach kryterium jest weryfikowane:

6. Oddziaływanie na środowisko (Ocena kryterium będzie polegała na przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów - maksymalnie można przyznać 10 pkt. Punkty w ramach poszczególnych metod pomiaru sumują się, do momentu uzyskania maksymalnej liczby punktów. Przyznanie 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium).

Kryterium punktuje działania na rzecz realizacji zrównoważonego rozwoju oraz zasady DNSH („nie czynić poważnych szkód”), w tym w szczególności wykorzystanie nowoczesnych, energooszczędnych rozwiązań technicznych i technologicznych, zastosowanie technologii przyjaznych środowisku przyrodniczemu.

Metody pomiaru:

1. W projekcie uwzględniono wyposażenie stacji w oprogramowanie umożliwiające zarządzanie energią, pomiar zużycia dla każdego punktu osobno oraz komunikację z rejestrem EIPA (Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych) – 10 pkt.
2. Wnioskodawca zobowiązuje się do stosowania w projekcie zielonych zamówień publicznych - 5 pkt.

Kryteria trafności merytorycznej (premiujące, punktowe)

W ramach kryterium jest weryfikowane:

7. Dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami (Ocena kryterium będzie polegała na przyznaniu zdefiniowanej z góry liczby punktów - maksymalnie można przyznać 10 pkt. Punkty w ramach poszczególnych metod pomiaru sumują się, do momentu uzyskania maksymalnej liczby punktów. Przyznanie 0 punktów – w przypadku niespełnienia kryterium).

Kryterium punktuje dostępność infrastruktury tankowania/ładowania pojazdów bezemisyjnych dla osób ze szczególnymi potrzebami. Spełnienie kryterium weryfikowane będzie na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie oraz dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o dofinansowanie na etapie aplikowania o środki. Metody pomiaru:

1. W ładowarce planuje się zastosowanie sprężynowych ramion lub przeciwwag, które odciążają kabel, sprawiając, że jest on lekki w obsłudze – 5 pkt.
2. Ładowarka będzie posiadała ekran i czytnik kart (terminal płatniczy) umieszczone na wysokości 80–95 cm (standardy PAS 1899), z możliwością nachylenia pod kątem 0–20 stopni w górę – 5 pkt.
3. Ładowarka będzie posiadała dedykowany przycisk, który łączy z obsługą klienta, oferującą asystę w obsłudze urządzenia – 5 pkt.
4. Ładowarka będzie posiadała regulowaną wysokość gniazda – 5 pkt.

Punkty zostaną przyznane, jeśli co najmniej jeden z punktów ładowania spełnia ww. metodę pomiaru.

Kryteria rozstrzygające

W przypadku, gdy kilka projektów uzyska tą samą pozytywną liczbę punktów, a wartość alokacji przeznaczonej na dany nabór nie pozwala na zatwierdzenie do dofinansowania wszystkich projektów, o wyborze projektu do dofinansowania decyduje kryterium rozstrzygające.

W ramach kryterium jest weryfikowane:

1. Poziom rozwoju i dostępności infrastruktury elektromobilności.

Wsparcie w pierwszej kolejności jest przyznawane projektom, w ramach których utworzonych lub zmodernizowanych zostanie największa liczba punktów ładowania pojazdów bezemisyjnych. Projekty z taką samą liczbą punktów uporządkowane zostaną od najwyższej wartości wskaźnika: Liczba punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych, zainstalowanych w ramach projektu. Wsparcie w pierwszej kolejności przyznawane jest projektom, w ramach których utworzonych lub zmodernizowanych zostanie największa liczba punktów ładowania pojazdów bezemisyjnych (najwyższa wartość wskaźnika: Liczba punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych, zainstalowanych w ramach projektu.).

Nie ma możliwości uzupełnienia/poprawienia wniosku o dofinansowanie w ramach niniejszego kryterium.

Kryteria rozstrzygające

Jeżeli pierwsze z wymienionych kryteriów rozstrzygających nie rozstrzyga kwestii wyboru projektów, wówczas stosuje się drugie kryterium rozstrzygające. W przypadku, gdy kilka projektów uzyska tą samą pozytywną liczbę punktów, a wartość alokacji przeznaczonej na dany nabór nie pozwala na zatwierdzenie do dofinansowania wszystkich projektów, zaś pierwsze kryterium rozstrzygające uniemożliwi wybór projektu, o wyborze projektu do dofinansowania decyduje drugie kryterium rozstrzygające.

Projekty z taką samą liczbą punktów uporządkowane zostaną od najwyższej wartości stopy bezrobocia w powiatach.

Wsparcie w pierwszej kolejności przyznawane jest projektom, których główna lokalizacja znajduje się w powiecie o wyższej wartości stopy bezrobocia. W przypadku lokalizacji infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych w kilku powiatach, pod uwagę brana jest lokalizacja o najwyższej stopie bezrobocia.

W ramach kryterium jest weryfikowane:

2. Stopa bezrobocia na obszarze realizacji inwestycji.

Wsparcie w pierwszej kolejności jest przyznawane projektom, których główna lokalizacja znajduje się w powiecie o najwyższej wartości stopy bezrobocia. Podstawą oceny są dane GUS, Bank Danych Lokalnych⁴⁰, (kategoria Rynek pracy, podkategoria Bezrobocie rejestrowane, sekcja Stopa bezrobocia rejestrowanego). Nie ma możliwości uzupełnienia/poprawienia wniosku o dofinansowanie w ramach niniejszego kryterium.

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

1. Pismo przewodnie.
2. Studium Wykonalności (zgodnie z wzorem IZ FEL).
3. Analiza finansowo-ekonomiczna (zgodnie z wzorem IZ FEL).
4. Formularz do wniosku o dofinansowanie w zakresie OOS (zgodnie ze wzorem IZ FEL).
5. Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów sieci Natura 2000.
6. Informacja właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną – jeżeli dotyczy.
7. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach lub opinia/postanowienie/pismo o braku kwalifikacji inwestycji do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – jeżeli dotyczy.
8. Zezwolenia na usunięcie drzew i krzewów – jeżeli dotyczy.
9. Oświadczenie o uwzględnieniu ochrony roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną gatunkową (zgodnie ze wzorem IZ FEL) – jeżeli dotyczy.
10. Oświadczenie o dokonaniu oceny wrażliwości na zmiany klimatu i ryzyka wystąpienia zmian klimatu (zgodnie ze wzorem IZ FEL) – jeżeli dotyczy.
11. Kopia umowy partnerskiej (porozumienia) - jeżeli dotyczy.
12. Zezwolenie na realizację inwestycji – jeżeli dotyczy.
13. Dokumentacja techniczna i/lub specyfikacja techniczna.

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

14. Wyciąg z kosztorysu inwestorskiego.
15. Oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele realizacji projektu (zgodnie ze wzorem IZ FEL).
16. Dokumenty potwierdzające podstawę lokalizacji projektu.
17. Dokumenty potwierdzające zapewnienie środków finansowych niezbędnych dla prawidłowej realizacji projektu.
18. Bilans/opinia składu orzekającego RIO o sprawozdaniu z wykonania budżetu/dokumenty finansowe przedsiębiorcy.
19. Umowa o prowadzenie rachunku bankowego dla projektu.
20. Harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji projektu (zgodnie ze wzorem IZ FEL).
21. Statuty jednostek, umowy lub akty założycielskie spółek (jeżeli dotyczy). W przypadku kościołów i związków wyznaniowych – zaświadczenie wydane przez organ uprawniony o posiadaniu osobowości prawnej.
22. Oświadczenie o konieczności przestrzegania zasad horyzontalnych (zgodnie ze wzorem IZ FEL).
23. Oświadczenie o zachowaniu przez projekt zasady neutralności technologicznej (zgodnie ze wzorem IZ FEL) – jeżeli dotyczy.
24. Oświadczenie o świadomości skutków niezachowania wskazanej formy komunikacji (zgodnie ze wzorem IZ FEL).

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

25. Wniosek o dodanie osoby zarządzającej projektem (zgodnie ze wzorem IZ FEL).
26. Pisemne upoważnienie/pełnomocnictwo do podpisania załączników do wniosku o dofinansowanie – jeżeli dotyczy.
27. Oświadczenie o realizacji projektu zgodnie z prawem polskim i unijnym – jeżeli realizacja rozpoczęła się przed złożeniem wniosku o dofinansowanie.
28. Oświadczenie o zgodności tytułów – jeżeli dotyczy.
29. Oświadczenie dotyczące możliwości ubiegania się o wsparcie z funduszy strukturalnych (zgodnie ze wzorem IZ FEL).
30. Oświadczenie dotyczące kwalifikowalności wydatków i niestosowania podwójnego dofinansowania (zgodnie ze wzorem IZ FEL).
31. Formularz do wniosku o dofinansowanie w ramach FEL 2021-2027 w zakresie wydatków związanych z paliwami kopalnymi (zgodnie ze wzorem IZ FEL) – jeżeli dotyczy.
32. Oświadczenie o statusie przedsiębiorstwa – Oświadczenie o spełnianiu kryteriów MŚP (zgodnie ze wzorem IZ FEL) wraz z załącznikami – jeżeli dotyczy.

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

- 33. Oświadczenie o statusie przedsiębiorstwa – Oświadczenie dużego przedsiębiorstwa (zgodnie ze wzorem IZ FEL) – jeżeli dotyczy.
- 34. Oświadczenie o kwalifikowalności podatku VAT (zgodnie ze wzorem IZ FEL) – jeżeli dotyczy.
- 35. Oświadczenie dotyczące sytuacji ekonomicznej (zgodnie ze wzorem IZ FEL) – jeżeli dotyczy.
- 36. Formularz informacji przedstawianych przy ubieganiu się o pomoc de minimis (zgodnie ze wzorem IZ FEL) – jeżeli dotyczy.
- 37. Formularz informacji przedstawianych przy ubieganiu się o pomoc inną niż pomoc w rolnictwie lub rybołówstwie, pomoc de minimis lub pomoc de minimis w rolnictwie lub rybołówstwie (zgodnie ze wzorem IZ FEL) – jeżeli dotyczy.
- 38. Oświadczenie o uzyskanej pomocy de minimis (zgodnie ze wzorem IZ FEL) – jeżeli dotyczy.
- 39. Oświadczenie dotyczące kumulacji pomocy (zgodnie ze wzorem IZ FEL) – jeżeli dotyczy.

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

Lista załączników specyficznych dla działania:

- 40. Oświadczenie, że projekt wynika z Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) lub z innego dokumentu planowania transportu na poziomie lokalnym zgodnie z wzorem IZ FEL).
- 41. Model kalkulacji rekompensaty - jeśli dotyczy.
- 42. Właściwy dokument dotyczący powierzenia wykonywania zadania realizowanego w formie usługi w ogólnym interesie gospodarczym - jeśli dotyczy.

Dziękuję za uwagę

www.funduszeUE.lubelskie.pl
www.funduszeuropejskie.gov.pl

Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027



Fundusze Europejskie
dla Lubelskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską

